A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. július 20.)

a Franciaország által Francia Polinézia fejlesztése céljából, két tengerjáró utasszállító hajó számára végrehajtott

ÁLLAMI TÁMOGATÁSRÓL

(az értesítés a C(2005)2731. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/219/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a hajógyártáshoz nyújtott támogatások új szabályainak megállapításáról szóló, 1998. június 29-i 1540/98/EK tanácsi rendeletre [1],

miután felszólították az érdekelteket, hogy az említett cikkeknek megfelelően nyújtsák be észrevételeiket [2], és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

I. AZ ELJÁRÁS

(1) Az 1999/719/EK határozattal [3] a Bizottság fejlesztési segélyt engedélyezett két tengerjáró utassállító hajó, az *R3* és az *R4* megépítésére. E támogatás engedélyezését ahhoz a feltételhez kötötték, hogy a tengerjáró utasszállító hajókat legalább öt éven át kizárólag Francia Polinéziában működtetik.

(2) Franciaország 2002. október 3-án kelt levelében tájékoztatta a Bizottságot, hogy a francia hatóságok beleegyeztek a két hajó bizonyos mértékű Francia Polinézián kívüli működtetésébe.

(3) A Bizottság 2003. április 2-án kelt levelében értesítette Franciaországot azon határozatáról, hogy a szóban forgó támogatás ellen megindítja a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást.

(4) Az eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozatot kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [4]. A Bizottság felszólította az érdekelteket, hogy nyújtsák be a támogatással kapcsolatos észrevételeiket.

(5) A Bizottsághoz egy érdekelt féltől érkeztek észrevételek. A Bizottság ezeket válaszadás céljából továbbította Franciaországnak, mely 2003. szeptember 15-én levelében közölte megjegyzéseit.

(6) A Bizottság további, 2003. június 11-én, 2003. október 13-án, 2004. február 10-én, 2004. március 24-én, 2004. június 3-án és 2005. május 10-én kelt leveleket is kapott Franciaországtól.

II. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA

(7) A két majdnem egyforma – 1999 májusában és szeptemberében leszállított – tengerjáró utasszállító hajót (*R3* és *R4*) a franciaországi Chantiers de l'Atlantique hajóvállalat építette. Mivel a hajókat Francia Polinézia (a továbbiakban: FPO) turizmusának fellendítésére szánták, azok francia fejlesztési segélyre jogosultak voltak, hiszen FPO területe az OECD és az EU hajógyártásra vonatkozó szabályai szerint fejlesztési segélyre jogosult terület.

(8) Az *R3* és *R4* hajók eredeti tulajdonosai francia magánbefektetők voltak. A francia tengerentúli megyéken és területeken megvalósuló befektetésekre vonatkozó adókedvezményeket lehetővé tevő adótámogatási rendszer, a „Loi Pons" [5] keretében adócsökkentésben részesültek az említett hajóépítési beruházás kapcsán. Az 1999/719/EK határozat szerint a támogatás mértékét a hajók értékének 41,6 %-ára becsülték.

(9) A „Loi Pons" által bevezetett rendszer keretében, az *R3* és az *R4* tulajdonosai kötelezettséget vállaltak arra vonatkozóan, hogy a hajókat kedvező áron öt évre bérbe adják

---

([1]) HL L 202., 1998.7.18., 1. o.

([2]) HL C 105., 2003.5.1., 30. o.

([3]) HL L 292., 1999.11.13., 23. o.

([4]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

([5]) A tengerentúli megyéken és területeken megvalósuló eredményes befektetésekről szóló, módosított 1986. július 11-i törvény.

a Renaissance Financial-nek, majd ez utóbbinak öt év múlva piaci áron alul eladják.

(10) A működtetőnek nyújtott támogatást így a tulajdonosok közvetítésével tervezték nyújtani, mind éves szinten, mind pedig az öt év elteltével egyszeri nyereség formájában. Az 1999/719/EK határozatban a támogatás engedélyezését ahhoz a feltételhez kötötték, hogy – a támogatás „fejlesztési" jellegének biztosítása céljából – a hajókat legalább öt évig kizárólag Francia Polinéziában működtethetik. A hajók felhasználásának e feltétele 2004 májusában, illetve szeptemberében járt le.

(11) A Renaissance Financial 2001 szeptemberében csődbe ment. A hajótulajdonosokkal (a francia magánbefektetők) egyetértésben a Renaissance Financial és a tulajdonosok között az R3 és az R4 hajókról kötött megállapodást 2001 végén felbontották.

(12) A hajótulajdonosoknak így új hajózási vállalkozót kellett keresniük. A két hajóra egyedül a P&O Princess Cruises (a továbbiakban: „P&O PC") nyújtott be ajánlatot. Következésképpen 2002 augusztusában a tulajdonosok megállapodást kötöttek a P&O PC-vel, előírva, hogy ez utóbbi három évig bérli, majd megvásárolja a hajókat. P&O PC akkoriban függetlennek bejegyzett társaság volt, de 2004 áprilisában felvásárolta a Carnival Corporation, és két leányvállalatra (P&O Cruises és Princess Cruises) szakadt.

(13) Az *R3* hajót átnevezték *Pacific Princess*-re, és a Csendes-óceán egész térségében – beleértve Ausztráliát és Alaszkát is – működtetik. Az *R4* hajót átnevezték *Tahitian Princess*-re, és Tahitin, Francia Polinéziában állomásozik. Többnyire Francia Polinézia szigetei közötti hajóutakra használják, de egyéb régiókba, például a Cook-szigetekre és a Szamoa-szigetekre is hajóznak vele. A hajókat a Princess Cruises működteti.

(14) Jóllehet – az 1999/719/EK határozat által szabott feltétellel szemben – ezen új megállapodás lehetővé teszi a hajók Francia Polinézia területén kívüli működtetését, a francia adóhatóságok e megoldást azon döntésükkel indokolva engedélyezték, hogy a „Loi Pons" értelmében odaítélt adókedvezmények megőrizhetők.

(15) Az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet ([6]) 16. cikke értelmében a támogatással való visszaélés esetén a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárást kezdhet. A Bizottság ennek lehetőségéről 2002. október 18-i levelében tájékoztatta Franciaországot, de Franciaország nem reagált.

([6]) HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

(16) A Bizottság által az 1999/719/EK határozatban egyértelműen megszabott feltételek, valamint annak figyelembevételével, hogy kitudódott, a két hajót legalább részben Francia Polinézián kívül is használták, a Bizottság – a hivatalos vizsgálati eljárást kezdeményezéséről szóló határozatában – úgy vélte, hogy többé nem teljesül az 1999-es határozatban szabott feltétel, így felmerült az állami támogatással való esetleges visszaélés gyanúja.

III. AZ ÉRDEKELT FELEK ÁLTAL TOVÁBBÍTOTT ÉSZREVÉTELEK

(17) A European Corporate Partners (ECP) részvénytársaság, az *R3* hajó társtulajdonosainak egyike, 2003. július 16-án kelt levelében terjesztette elő észrevételeit. Az ECP úgy véli, hogy a hajók felhasználásában bekövetkezett változás ellenére a működtetésükre kiszabott feltételek továbbra is teljesülnek. A Princess Cruise elkötelezte magát amellett, hogy mintegy 4 millió USA dollárt fordít helyileg a turizmus fejlesztésére, és hogy lehetőség szerint helyi munkavállalókat alkalmaz. Francia Polinézia számára ez – az ECP szerint – évi 30 millió euro pénzügyi nyereséget jelent. Az ECP ugyancsak kijelentette, hogy a Princess Cruises – Renaissance Financial-lel összevetve – a piac magasabb szegmensét célozza meg, így ez a magasabb helyi kiadásokat eredményez. Az ECP hangsúlyozta továbbá, hogy a Francia Polinézia számára jelentett teljes pozitív hatás felméréséhez a 2,5-ös szorzót kell alkalmazni. Végül pedig a „fejlesztési szempont" tekintetében az ECP hangsúlyozza, hogy a hajók globális fejlesztési hatásának felbecsüléséhez figyelembe kell venni a Francia Polinézián kívül, fejlesztési segélyekre ugyancsak jogosult régiókban végrehajtott kiadásokat is.

(18) Az ECP ugyancsak kiemelte, hogy *vis maior* esete (a 2001. szeptember 11-i események) miatt kellett megváltoztatni a hajózási vállalkozót és módosítani a hajók működtetésének feltételeit. Végül pedig az ECP úgy véli, hogy az arányosság elve alapján a Bizottságnak azt a következtetetést kellene levonnia, hogy a nehéz körülmények miatt a P&O PC-val közösen elfogadott megoldás volt a legjobb.

IV. FRANCIAORSZÁG MEGJEGYZÉSEI

(19) Franciaország alapvetően úgy véli, hogy az 1999/719/EK határozat által szabott feltételek még a hajók új felhasználása tekintetében is teljesülnek, mivel a különösen az FPO-t, valamint a fejlesztési segélyre általában jogosult régiókat érintő fejlesztési hatás megfelel a határozat alapvető célkitűzéseinek. Franciaország úgy véli továbbá, hogy – jelenleg igen eltérő használatuk ellenére – a két hajót együtt kell értékelni.

(20) Franciaország emellett az alábbi érvekkel indokolja a hajók új felhasználásának engedélyezését.

(21) A fejlesztési segélyre jogosult térségekben útba ejtett kikötők száma nagyjából megegyezik az eredetileg előírt felhasználásban szereplőkkel.

(22) Az új felhasználás által eredményezett teljes fejlesztési hatás nagyon hasonlít ahhoz, amit Francia Polinézia számára eredetileg terveztek.

(23) A fejlesztési hatást tekintve abból származó veszteséget, hogy a Renaissance Financial csődje miatt a hajók egy évig használaton kívül álltak, nem kell szükségszerűen a hajók felhasználására vonatkozó feltételek meghosszabbításával ellensúlyozni, mivel a csőd *vis maior* esete (a 2001. szeptember 11-i terrortámadások) miatt következett be.

(24) Ahhoz, hogy bizonyos mértékben kárpótolják azt az időszakot, amelyben a hajókat nem használták, Franciaország 2005 közepéig – négy, illetve öt hónappal – meghosszabbította a két hajó felhasználási kötelezettségére vonatkozó időszakot, mely feltételt a tulajdonos elfogadta.

(25) A Princess Cruises úgy döntött, hogy legalább az egyik hajót 2006 áprilisáig tovább működteti Francia Polinéziában, és jelenleg tárgyalásokat folytat Francia Polinézia kormányával a helyszínen való működésének meghosszabbításáról.

(26) További közleményeiben Franciaország úgy becsülte, hogy a két hajó által a fejlesztési segélyre jogosult régiókban eredményezett kiadások évi 28,9 millió eurót tesznek ki, melynek 78 %-a, vagyis évi 22,5 millió euro Francia Polinéziában keletkezik. Francia Polinéziában a hajók új felhasználásából fakadó teljes kiadások ezért elérik a 175,5 millió eurót (lásd a táblázatot).

Táblázat

A Pacific Princess (volt *R3*) és Tahitian Princess (volt *R4*) hajókkal kapcsolatos francia polinéziai kiadások becsült értéke

(millió euro)

Hajózási vállalkozó	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Összesen
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Tulajdonosok ([7])				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Összesen									175,5

(27) Végezetül pedig, Franciaország egyetért az ECP által tett észrevételekkel.

V. ÉRTÉKELÉS

Az értékelés jogalapja

(28) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése a közös piaccal összeférhetetlennek nyilvánítja a tagállamok által vagy állami forrásból nyújtott olyan támogatásokat, amelyek bizonyos vállalkozások előnyben részesítése által torzítják a versenyt, vagy azzal fenyegetnek, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, feltéve, hogy nem tartoznak a 87. cikk (2) és (3) bekezdésében említett eltérések hatálya alá.

(29) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdését illetően a Tanács elfogadta a hajógyártás ágazatának nyújtott támogatásról szóló, 1990. december 21-i 90/684/EGK irányelvet ([8]), amelynek megfelelően e támogatást eredetileg bejelentették és engedélyezték. Az említett irányelv 4. cikkének (7) bekezdése értelmében a működési támogatásokra megállapított plafonérték nem alkalmazandó a fejlődő országoknak fejlesztési segélyként nyújtott támogatá-

([7]) Bár a hajókat egy éven át nem használták, azok karbantartása – Franciaország szerint – személyzeti költségek (még ha nem is működtetnek egy hajót, akkor is szükség van személyzetre annak karbantartásához), üzemanyagköltségek, műszaki karbantartási költségek és kikötődíjak stb. formájában – mintegy 8,5 millió euro helyi kiadást eredményezett Francia Polinéziában.

([8]) HL L 380., 1990.12.31., 27. o. A legutóbb a 94/73/EGK irányelvvel (HL L 351., 1994.12.31., 10. o.) módosított irányelv.

sokra. A fejlesztési segély közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékeléséhez a Bizottság:

— ellenőrzi, hogy a tervezett támogatás az OECD 6. munkacsoportjának a hajóknak nyújtott export-hitelekről szóló OECD megállapodás 6, 7. és 8. cikkének értelmezéséről szóló megállapodásának hatálya alá tartozik-e,

— ellenőrzi a javasolt támogatás ([9]) jellegzetes fejlesztési tartalmát.

(30) A támogatás engedélyezéséhez a Bizottság megvizsgálta tehát annak „fejlesztési" jellegét. A támogatás engedélyezéséről szóló 1999/719/EK határozatában a Bizottság az alábbiakat állapította meg:

> *„Nyilvánvaló" hogy ha a hajókat nem Francia Polinéziában használják, akkor azok e területen semmilyen gazdasági fejlődést nem eredményeznek. Következésképpen a támogatás elengedhetetlen feltétele, hogy e hajókat Francia Polinéziában kell működtetni. Franciaország kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, hogy a hajókat legalább öt évig kizárólag e területen működtetik. A Bizottság úgy döntött, hogy a támogatás jóváhagyását e feltételnek rendeli alá, hogy ezáltal biztosítsa a projekt „fejlesztési" jellegét.*

(31) A hivatalos vizsgálati eljárás megkezdéséről szóló 2003-as határozatában a Bizottság megjegyezte, hogy Franciaország elismerte, hogy a hajók egyikét, a *Pacific Princess-t*, a volt *R3-at* állandó jelleggel Francia Polinézia területén kívül működtették, illetve hogy a másik hajót, a *Tahitian Princess-t*, volt *R4-et* – bár Papeete-ben, Francia Polinézia fővárosában állomásozott – alkalmi jelleggel ugyancsak használták Francia Polinézián kívül eső régiókban is.

(32) Ezen észrevétel alapján és a Bizottság által az 1999/719/EK határozatban szabott egyértelmű feltételek, valamint azon tény figyelembevételével, hogy a két hajót legalább részben Francia Polinézián kívül használták, a Bizottság úgy véli, hogy az 1999-es határozat által szabott feltétel többé nem teljesül, így felmerül az állami támogatással való esetleges visszaélés gyanúja.

(33) Az állami támogatással való visszaéléssel kapcsolatos szabályokat a 659/1999/EK rendelet 16. cikke állapítja meg. E cikk maga is utal a hivatalos vizsgálati eljárás megkezdésére, valamint a jogszerűtlen támogatásokra alkalmazandó eljárásokra vonatkozó szabályokra.

(34) Ezen értékelés középpontjában következésképpen az a kérdés áll, hogy a támogatás – az 1999/719/EK határozat és a hajógyártási ágazatnak nyújtott állami támogatásokra vonatkozó szabályokon belül a fejlesztési segélyekkel kapcsolatos rendelkezések alapján – összeegyeztethető-e a közös piaccal.

A támogatás összeegyeztethetőségének értékelése

(35) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a megállapítottak szerint a hajókat nem az 1999/719/EK határozatnak megfelelően használták.

(36) A Bizottság következésképpen megvizsgálja, hogy az 1999-ben odaítélt támogatás ettől függetlenül – az e vizsgálat keretében megállapított új tények fényében, valamint az említett támogatás eredeti célkitűzése, vagyis a Francia Polinéziára gyakorolt külön fejlesztési hatás alapján – a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e.

(37) A két vizsgálandó tényező a 2001. szeptember 11-i terrortámadások következményei, valamint a Francia Polinéziára gazdaságára gyakorolt jellegzetes fejlesztési hatás.

2001. szeptember 11-e hatásai

(38) Az állami támogatásokról szóló számos határozatban ([10]) a Bizottság elismerte, hogy a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokat különleges körülményként figyelembe kell venni a tengerjáró hajók ágazata tekintetében. A Bizottság következésképpen úgy véli, hogy elfogadható Franciaország és az ECP azon érvelése, miszerint ezek az események vis maior helyzetet teremtettek.

(39) A Bizottság úgy véli, hogy az érintett esetben a 2001. szeptember 11-i terrortámadások kettős hatásúak voltak.

(40) Először is, szerepet játszottak abban, hogy a Renaissance Financial csődbe ment. Bár a Renaissance Financial-nek már 2001. szeptember 11-e előtt is voltak pénzügyi nehézségei, a terrortámadások – a tengeri körutazások piacára gyakorolt hatásuk miatt – ehhez döntő módon hozzájárultak, mivel a potenciális befektetők megvonták a társaságnak nyújtott támogatásukat. Az új érdeklődő befektetők felkutatása terén tapasztalt nehézségek, valamint a Renaissance Financial csődgondnoka, a tulajdonosok, a francia kormány és az új hajózási vállalkozó között megoldandó bonyolult jogi problémák miatt mintegy egy évre volt szükség ahhoz, hogy a hajókat újra működtetni tudják. Következésképpen az a tény, hogy a hajókat közel egy évig nem használták, valamint ebből következően a Francia Polinéziára

([9]) Ugyanezt a rendelkezést megtaláljuk a 90/684/EGK irányelvet helyettesítő 1540/98/EK rendeletben is, valamint a hajógyártási ágazatnak nyújtott támogatásokról szóló, az 1540/98/EK rendelet hatályának lejártát követően 2004. január 1-jétől alkalmazandó bizottsági keretszabályokban (HL C 317., 2003.12.30., 11. o.) is.

([10]) Különösen a Meyer Werft Papenburgról szóló N-843/01 üggyel kapcsolatban hozott határozat (HL C 238., 2002.10.3., 10. o.)

gyakorolt fejlesztési hatásban bekövetkező veszteség a 2001. szeptember 11-i terrortámadások által előidézett vis maior helyzettel hozhatók összefüggésbe.

(41) A 2001. szeptember 11-i események második hatásként – rövid- és középtávon – azzal befolyásolták a tengeri hajós körutazások iparágát, hogy egyrészt, a társaságok – utasaik megtartása érdekében – áraik csökkentésére kényszerültek, másrészt az események következtében a potenciális utasok sokkal kevesebb hajlandóságot mutattak arra, hogy messzire repüljenek. Mivel Francia Polinézia az Egyesült Államoktól és Európától távol esik, pénzügyi szempontból sokkal nehezebb lett a térségben tengeri körutazásokra szánt hajókat működtetni. Bár e hatás mára megszűntnek tekinthető, 2003-ig fennállt.

(42) A fenti észrevételek alapján a Bizottság úgy véli, hogy nem kell ellentételezni azt az időszakot, amelyben a hajókat a terrortámadások által okozott körülmények miatt nem működtették, így azt a támogatás indoklásához szükséges fejlesztési hatásból le lehet vonni.

Fejlesztési hatások

(43) A Bizottság értékelte a fejlesztési hatásokat, és összevetette azokat az eredetileg tervezettekkel.

(44) A Bizottság elfogadja Franciaország azon kérését, hogy a két hajó fejlesztési hatását együtt kell értékelni, mivel a két hajó az 1999/719/EK határozatban is közös értékelés tárgyát képezte. Emellett a fejlesztés szempontjából a teljes hatás a fontos, és nem az, hogy e hatás a kettő közül melyik hajónak tulajdonítható.

(45) Mindazonáltal a Bizottság szerint nem kell figyelembe venni a fejlesztési segélyre jogosult valamennyi régiót érintő fejlesztési hatásokat, mivel az eredeti határozat csak a Francia Polinéziában bekövetkező fejlesztési hatásokat érintette. Az egyéb régiókban és országokban bekövetkező hatások figyelembevétele a támogatás eredeti célkitűzésének módosítását jelentené.

(46) Az eredeti határozatban a Bizottság a támogatás engedélyezését a két hajóra vonatkozóan mintegy évi 44 millió euróra becsült, vagyis az ötéves időszakra kitekintve 5 x 44=220 millió euro összegű kiadásokra alapozta.

(47) Ha ebből kivonjuk a szeptember 11-i események miatt elveszített időt (egy év), az eredeti határozat tiszteletben tartásához szükséges fejlesztési hatást az alábbiak szerint kell megállapítani: 4 év x 44 = 176 millió euro. A hajók működtetése által Francia Polinéziában keletkezett kiadások összege a jelenlegi számítások szerint 175,5 millió euróra tehető, mely gyakorlatilag megegyezik a fenti összeggel.

(48) Ebből következően megállapítható, hogy – a szeptember 11-i merényletek által okozott *vis maior* helyzet figyelembevételével – a hajók jelenleg ismert korábbi és jövőbeni felhasználása az eredetileg elvárthoz hasonló fejlesztési hatást eredményezett.

(49) A Bizottság következésképpen úgy véli, hogy biztosított a segély különleges fejlesztési hatása, így teljesülnek a támogatás engedélyezésének feltételei, tehát a támogatás nem képezte visszaélés tárgyát.

VI. **KÖVETKEZTETÉS**

(50) A Bizottság megállapítása szerint Franciaország illegálisan módosította a két hajó megépítésére engedélyezett fejlesztési segélyre vonatkozó feltételeket, megsértve ezzel a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését. Mindamellett, mivel a Francia Polinéziát érintő fejlesztési hatások – a *vis maior* esete okán elvesztett idő figyelembevételével – az eredetileg tervezettel megegyeznek, a támogatás összeegyeztethető a közös piaccal, és különösen a hajógyártási ágazatnak nyújtott fejlesztési segélyekre vonatkozó szabályokkal.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Franciaország által a *Pacific Princess* (volt *R3)* és a *Tahitian Princess* (volt *R4)* megépítéséhez fejlesztési segélyként, adókedvezmény formájában nyújtott állami támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontja értelmében a közös piaccal összeegyeztethető.

2. cikk

E határozat címzettje a Francia Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2005. július 20-án.

a Bizottság részéről
Neelie KROES
a Bizottság tagja